Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

32 598 Structuurvisie bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nr. 22 BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 mei 2016

Op 28 maart 2016 heb ik het Tracébesluit Blankenburgverbinding vastgesteld. Hiermee ligt het project op koers voor mijlpalen start realisatie 2017 en openstelling in de periode 2022–2024. Met de Blankenburgverbinding (BBV) wordt de Beneluxtunnel in de A4 ontlast en daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en Haven. Dit is belangrijk voor de economische kracht van Nederland.

In het AO-MIRT van 2 juli 2015 (Kamerstuk 34 000 A, nr. 77) heeft uw Kamer gevraagd of het mogelijk is om een alternatief ontwerp te vragen bij de aanbesteding en het aan de markt te laten of zij een weg ontwerpen met een verlaagde of zonder een zogenaamde kanteldijk. Met deze brief geef ik antwoord op uw vraag. Het lid Dik-Faber heeft over dit onderwerp ook een motie ingediend en aangehouden (Kamerstuk 34 000 A, nr. 71).

In het Tracébesluit heb ik de kanteldijk gehandhaafd. De zienswijzen die zijn ingediend op het ontwerp-Tracébesluit geven geen aanleiding om mijn standpunt, het handhaven van de kanteldijk in het ontwerp, te wijzigen. Dit standpunt heb ik ingenomen op basis van het rapport Waterveiligheid Blankenburgverbinding Kanteldijk (Kamerstuk 32 598, nr. 21) waaruit blijkt dat een ontwerp zonder kanteldijk slechts beperkte meerwaarde heeft voor het landschap, geluid en fijnstof en de weggebruiker. Daarnaast brengt de variant zonder kanteldijk een verregaande verandering van het ontwerp met zich mee, dat leidt tot aanzienlijke financiële en beheermatige gevolgen.

Ik heb gekeken of er mogelijkheden zijn de markt te vragen in de aanbesteding van het project een alternatief ontwerp voor de kanteldijk en/of Aalkeettunnel uit te werken. Ik acht de kans zeer gering dat zij met een andere oplossing komen voor hetzelfde geld. Ik ben ervan overtuigd dat een langere tunnel tot veel hogere kosten (circa € 160 mln.) zal leiden.

kst-32598-22
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Daarentegen zie ik wel dat een dergelijke vraag aan de markt risico's en onzekerheden met zich meebrengt voor zowel de markt als voor het Rijk. In de aanbesteding zouden alle partijen gevraagd worden een extra alternatief uit te werken in de aanbesteding. En als daar dan toe besloten wordt, dient het Tracé-besluit te worden gewijzigd met bijbehorende effectrapportages. Dat leidt tot onnodige en onwenselijke kosten bij de markt en het Rijk, naast een grote kans op vertraging in de openstelling van de BBV. Dit wil ik voorkomen.

Daarbij komt dat ik samen met de regio veel aandacht heb gehad voor een goede inpassing. Dit heeft geleid tot onder andere het optimaliseren van de Aalkeettunnel, het verlengen van de tunnelmond in het Oeverbos en de realisatie van een zo volledig mogelijke aansluiting op de A15 en het onderliggende wegennet op de zuidoever. Daarnaast heb ik circa € 26 miljoen beschikbaar gesteld voor het kwaliteitsprogramma van de regio.

Kortom, er ligt een Tracébesluit met een goede inpassing, dat tot stand is gekomen in goed overleg met de omgeving. Ik zal er nu samen met de markt voor zorgen dat dit Tracébesluit ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Hiervoor verwacht ik in de loop van dit jaar de aanbesteding te kunnen starten.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus